

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

09/957038
Yamamura

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出願年月日
Date of Application:

2000年 9月22日

出願番号
Application Number:

特願2000-289276

出願人
Applicant(s):

日産自動車株式会社

RECEIVED

JUN 12 2002

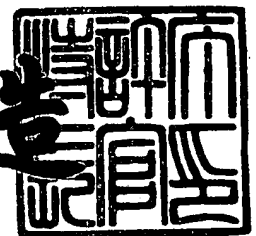
Technology Center 2600

CERTIFIED COPY OF
PRIORITY DOCUMENT

2001年10月 3日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

及川耕造



出証番号 出証特2001-3090262

【書類名】 特許願

【整理番号】 NM00-00216

【提出日】 平成12年 9月22日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B60R 21/00

【発明の名称】 車間距離推定装置

【請求項の数】 9

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町 2 番地 日産自動車株式会社
社内

【氏名】 山村 智弘

【特許出願人】

【識別番号】 000003997

【氏名又は名称】 日産自動車株式会社

【代表者】 カルロス ゴーン

【代理人】

【識別番号】 100066980

【弁理士】

【氏名又は名称】 森 哲也

【選任した代理人】

【識別番号】 100075579

【弁理士】

【氏名又は名称】 内藤 嘉昭

【選任した代理人】

【識別番号】 100103850

【弁理士】

【氏名又は名称】 崔 秀▲てつ▼

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 001638

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9901511

【ブルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車間距離推定装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 自車両から前方車両までの車間距離を検出する車間距離検出手段と、自車両の前方の画像を撮像する撮像手段と、前記撮像手段で撮像された画像のうち、少なくとも前方車両の一部を含む上下方向のエッジ又は横方向のエッジを検出し、互いに対向するエッジ間の間隔を検出するエッジ検出手段と、前記エッジ検出手段が以前に対向するエッジ間の間隔を検出したときの車間距離と、そのときにエッジ検出手段で検出された対向するエッジ間の間隔と現在の対向するエッジ間の間隔とから、現在の前方車両までの車間距離を算出する車間距離算出手段とを備えたことを特徴とする車間距離推定装置。

【請求項 2】 前記エッジ検出手段は、前記撮像手段で撮像された前回の画像の所定範囲内に間隔を検出するエッジが存在しているときには、当該所定範囲外に新しいエッジを検出し、そのエッジの間隔を検出することを特徴とする請求項 1 に記載の車間距離推定装置。

【請求項 3】 前記車間距離算出手段は、前記車間距離検出手段で検出される車間距離が所定の範囲内になったときから前方車両までの車間距離の算出を開始すると共に、この車間距離の所定の範囲を自車両の走行状態に応じて変更することを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の車間距離推定装置。

【請求項 4】 前記エッジ検出手段は、前記撮像手段で撮像された画像に検出される上下方向のエッジと横方向のエッジとのうち、検出される数の少ない方のエッジ間の間隔を検出することを特徴とする請求項 1 乃至 3 の何れかに記載の車間距離推定装置。

【請求項 5】 前記エッジ検出手段は、前記車間距離検出手段で検出される車間距離が小さいとき又は前記撮像手段で撮像された画像に検出されるエッジ間の間隔が広いときには、当該画像内で検出される横方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とする請求項 1 乃至 4 の何れかに記載の車間距離推定装置。

【請求項 6】 前記エッジ検出手段は、前記車間距離検出手段で検出される車間距離が大きいとき又は前記撮像手段で撮像された画像に検出されるエッジ間の

間隔が狭いときには、当該画像内で検出される上下方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とする請求項 1 乃至 5 の何れかに記載の車間距離推定装置。

【請求項 7】 前記エッジ検出手段は、自車速が大きいときには、前記撮像手段で撮像された画像に検出される横方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とする請求項 1 乃至 6 の何れかに記載の車間距離推定装置。

【請求項 8】 前記エッジ検出手段は、自車両が旋回しているときには、前記撮像手段で撮像された画像に検出される横方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とする請求項 1 乃至 7 の何れかに記載の車間距離推定装置。

【請求項 9】 前記エッジ検出手段は、上下方向のエッジ間の間隔と横方向のエッジ間の間隔とのうち、何れか大きい方の間隔を選択することを特徴とする請求項 1 乃至 4 の何れかに記載の車間距離推定装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、例えばレーダとカメラとを備え、カメラが捉えた画像から、自動制動などのために前方車両との車間距離を推定する車間距離推定装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】

このような車間距離推定装置としては、例えば特公平 6 - 3 4 2 8 0 号公報に記載されるものがある。この車間距離推定装置は、前方車両の画像を記憶し、この画像をスケーリングして、前方車両の画像を追尾し、そのときの前方車両の変位から当該前方車両までの車間距離を推定するものである。また、本出願人が先に提案した特開平 1 0 - 1 4 3 7 9 9 号公報に記載される車間距離推定装置は、前方車両の一部をテンプレートとして記憶し、過去数回分のスケーリングの実績から現在の前車両の画像位置をおおよそ予測し、その位置に切り出したウインドウに一致するようにテンプレートをスケーリングして車間距離を推定するものである。また、例えば特開平 1 0 - 9 7 6 9 9 号公報に記載される車間距離推定装置は、水平エッジと垂直エッジとで囲まれる領域に前方車両（障害物）がある

と想定して、その領域までの距離から前方車両までの車間距離を推定するものである。

【0003】

また、例えば本出願人が先に提案した特開平11-44533号公報に記載される車間距離設定装置は、レーザレーダが前方車両までの車間距離を検出している間に、当該前方車両の一部をテンプレートとして記憶し、レーザレーダが前方車両までの車間距離を検出できなくなったら、CCDカメラで捉えた画像の中に、テンプレートに最も類似する画像領域を相関処理によって求め、その中心の位置までの距離を車間距離として推定するものである。

【0004】

なお、カメラとレーダとを併用する車間距離推定装置は、以下の理由からカメラで撮像された画像から前方車両までの車間距離を推定する。例えばレーザレーダやミリ波レーダでは、比較的遠距離（～100m程度）までの車間距離を検出するためにレーザ光やミリ波を伝播する範囲に制限があり、逆に自車両の極く近傍（10m以内）では検出可能範囲が狭くなる。一方、マイクロ波レーダや超音波センサでは、自車両近傍でも比較的広い検出範囲があるものの、検出可能な距離が短いため、遠くにある前方車両に対しては車間距離が検出できない。これらの欠点を補うため、カメラで撮像された画像から前方車両までの車間距離を推定するのである。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、前記特公平6-34280号公報に記載される車間距離推定装置のように、カメラで撮像される前方車両の外形を検出するものでは、前方車両との車間距離が短い場合に、前方車両外形が画像からはみ出してしまい、車両外形が検出できなくなって車間距離を推定することができなくなるという問題がある。

【0006】

また、テンプレートマッチングで必要となるスケーリングは、計算量の増大と、処理コストの増大につながる。また、テンプレートに最も類似する画像領域を

求めているうちに、画像の明るさなどの変化によって、求めた画像領域が、本来のテンプレート相当の画像領域を異なる方向に移動してしまう恐れがある。

本発明は、これらの諸問題を解決すべく開発されたものであり、カメラが捉えた画像の中から、横エッジ又は上下エッジの対を検出し、その互いに対向するエッジ間の間隔を検出してレーダで検出された車間距離とを関連づけて記憶し、次に検出した同じエッジ間の間隔から車間距離を推定することによって、車間距離を容易に推定することができる車間距離推定装置を提供することを目的とするものである。

【0007】

【課題を解決するための手段】

上記目的を達成するために、本発明のうち請求項1に係る車間距離推定装置は、自車両から前方車両までの車間距離を検出する車間距離検出手段と、自車両の前方の画像を撮像する撮像手段と、前記撮像手段で撮像された画像のうち、少なくとも前方車両の一部を含む上下方向のエッジ又は横方向のエッジを検出し、互いに対向するエッジ間の間隔を検出するエッジ検出手段と、前記エッジ検出手段が以前に対向するエッジ間の間隔を検出したときの車間距離と、そのときにエッジ検出手段で検出された対向するエッジ間の間隔と現在の対向するエッジ間の間隔とから、現在の前方車両までの車間距離を算出する車間距離算出手段とを備えたことを特徴とするものである。

【0008】

また、本発明のうち請求項2に係る車間距離推定装置は、前記請求項1の発明において、前記エッジ検出手段は、前記撮像手段で撮像された前回の画像の所定範囲内に間隔を検出するエッジが存在しているときには、当該所定範囲外に新しいエッジを検出し、そのエッジの間隔を検出することを特徴とするものである。

また、本発明のうち請求項3に係る車間距離推定装置は、前記請求項1又は2の発明において、前記車間距離算出手段は、前記車間距離検出手段で検出される車間距離が所定の範囲内になったときから前方車両までの車間距離の算出を開始すると共に、この車間距離の所定の範囲を自車両の走行状態に応じて変更することを特徴とするものである。

【 0 0 0 9 】

また、本発明のうち請求項 4 に係る車間距離推定装置は、前記請求項 1 乃至 3 の発明において、前記エッジ検出手段は、前記撮像手段で撮像された画像に検出される上下方向のエッジと横方向のエッジとのうち、検出される数の少ない方のエッジ間の間隔を検出することを特徴とするものである。

また、本発明のうち請求項 5 に係る車間距離推定装置は、前記請求項 1 乃至 4 の発明において、前記エッジ検出手段は、前記車間距離検出手段で検出される車間距離が小さいとき又は前記撮像手段で撮像された画像に検出されるエッジ間の間隔が広いときには、当該画像内で検出される横方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とするものである。

【 0 0 1 0 】

また、本発明のうち請求項 6 に係る車間距離推定装置は、前記請求項 1 乃至 5 の発明において、前記エッジ検出手段は、前記車間距離検出手段で検出される車間距離が大きいとき又は前記撮像手段で撮像された画像に検出されるエッジ間の間隔が狭いときには、当該画像内で検出される上下方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とするものである。

【 0 0 1 1 】

また、本発明のうち請求項 7 に係る車間距離推定装置は、前記請求項 1 乃至 6 の発明において、前記エッジ検出手段は、自車速が大きいときには、前記撮像手段で撮像された画像に検出される横方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とするものである。

また、本発明のうち請求項 8 に係る車間距離推定装置は、前記請求項 1 乃至 7 の発明において、前記エッジ検出手段は、自車両が旋回しているときには、前記撮像手段で撮像された画像に検出される横方向のエッジ間の間隔を検出することを特徴とするものである。

【 0 0 1 2 】

また、本発明のうち請求項 9 に係る車間距離推定装置は、前記請求項 1 乃至 4 の発明において、前記エッジ検出手段は、上下方向のエッジ間の間隔と横方向のエッジ間の間隔とのうち、何れか大きい方の間隔を選択することを特徴とするも

のである。

【0013】

【発明の効果】

而して、本発明のうち請求項1に係る車間距離推定装置によれば、少なくとも前方車両の一部を含む上下方向のエッジ又は横方向のエッジを検出し、互いに対向するエッジ間の間隔を検出し、以前に対向するエッジ間の間隔を検出したときの車間距離と、そのときの対向するエッジ間の間隔と現在の対向するエッジ間の間隔とから、現在の前方車両までの車間距離を算出する構成としたため、車間距離に応じて、大小に変化する前方車両画像の中から得た対向するエッジ間の間隔と車間距離とを関連づけすることにより、現在の対向するエッジ間の間隔から車間距離を算出することが可能となり、車間距離の推定が容易になる。

【0014】

また、本発明のうち請求項2に係る車間距離推定装置によれば、前回の画像の所定範囲内に間隔を検出するエッジが存在したときには、当該所定範囲外に新しいエッジを検出し、そのエッジの間隔を検出する構成としたため、例えば画像の端部や隅部に検出したエッジが、前方車両の移動や接近によって画像外に外れてしまうのを抑制防止することができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。

【0015】

また、本発明のうち請求項3に係る車間距離推定装置によれば、検出される車間距離が所定の範囲内になったときから前方車両までの車間距離の算出を開始すると共に、この車間距離の所定の範囲を自車両の走行状態に応じて変更する構成としたため、例えば検出される車間距離が所定値以下になったときから車間距離の算出を開始し、更に車間距離が小さくなったり、車間距離の検出が不可能になったりしたときに、算出された車間距離だけを用いる場合には、例えば自車速や前方車両との相対速度に応じて車間距離の算出開始タイミングを早め、対向するエッジ間の間隔と検出される車間距離との関連づけを確実なものとして、算出される車間距離をより正確なものとすることができる。

【0016】

また、本発明のうち請求項 4 に係る車間距離推定装置によれば、撮像された画像に検出される上下方向のエッジと横方向のエッジとのうち、検出される数の少ない方のエッジ間の間隔を検出する構成としたため、間隔を検出すべきエッジを誤検出する可能性が小さくなり、その分だけ算出される車間距離の確実性を向上することができる。

【 0 0 1 7 】

また、本発明のうち請求項 5 に係る車間距離推定装置によれば、検出される車間距離が小さいとき又は撮像された画像に検出されるエッジ間の間隔が広いときには、当該画像内で検出される横方向のエッジ間の間隔を検出する構成としたため、前方車両と自車両とが接近し過ぎることにより、検出すべきエッジが画像外に外れてしまうのを抑制防止することができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。また、特に横方向のエッジは、光環境や交通状況がよくないときにも安定して検出することが可能であるため、その分だけ安定して車間距離を算出することができる。

【 0 0 1 8 】

また、本発明のうち請求項 6 に係る車間距離推定装置によれば、検出される車間距離が大きいとき又は撮像された画像に検出されるエッジ間の間隔が狭いときには、当該画像内で検出される上下方向のエッジ間の間隔を検出する構成としたため、車間距離の精度や分解能を高めることができる。これは、車両が後方視で横長の形状のことが多いことを前提とした場合、同じ車間距離であれば、上下方向のエッジ間隔は横方向のエッジ間隔より大きいことによる。

【 0 0 1 9 】

また、本発明のうち請求項 7 に係る車間距離推定装置によれば、自車速が大きいときには、撮像された画像に検出される横方向のエッジ間の間隔を検出する構成としたため、検出すべきエッジが画像外に外れてしまうのを抑制防止することができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。

また、本発明のうち請求項 8 に係る車間距離推定装置によれば、自車両が旋回しているときには、撮像された画像に検出される横方向のエッジ間の間隔を検出する構成としたため、検出すべきエッジが画像外に外れてしまうのを抑制防止す

ることができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。

【0020】

また、本発明のうち請求項9に係る車間距離推定装置によれば、上下方向若しくは横方向のエッジ間隔のうち、大きい方を用いて車間距離を推定するようにしたため、車間距離の精度や分解能を高めることができる。

【0021】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を図面に基づいて説明する。

図1は本発明の車間距離設定装置を展開した自動制動装置付き車両のシステム構成図である。前輪1F及び後輪1Rへの制動力は、ホイールシリンダ3Rへの制動流体圧を、制動流体圧制御装置3からの指令値に基づいて制動流体圧アクチュエータで創成することによって制御される。なお、本実施形態において非駆動輪である前輪1Fには車輪速センサ2が設けられており、その車輪速センサ2で検出された車輪速を車速として検出するように構成されている。

【0022】

一方、キャビンのフロントガラス寄りには、撮像手段としてのCCDカメラ5が設けられている。このCCDカメラ5は、上下方向に20°程度の画角を有する。従って、相当の急制動時に、車体がノーズダイブしても、前方車両を撮像し続けることが可能である。このCCDカメラ5で撮像された自車両前方の画像は、画像処理装置6に取り込まれ、ここで必要な画像処理が施される。なお、CCDカメラ5で撮像することから、自車両前方の前方車両が遙かに遠くにあるとき、つまり車間距離が極めて大きいときには、撮像される前方車両の画像が小さいことから、それを検出しにくいという特性がある。

【0023】

また、車両の前方には、車間距離検出手段としてのレーザレーダ7が設けられている。そして、このレーザレーダ7はコントローラ機能を具備したものであり、このレーザレーダ7では、検出した自車両前方の距離情報から前方車両の検出と、その前方車両までの測距、即ち車間距離の検出が行われる。なお、レーザレーダ7は、限られたパワーでより遠方まで測距する必要があるため、上下方向の

検出角度は $3 \sim 4^\circ$ 程度である。そのため、車両が大きくノーズダイブすると、前方車両を検出できなくなる可能性がある。また、前述したように、レーザレーダ7の特性として、遠くにある前方車両は正確に検出できるが、前方車両が近すぎると、検出範囲の狭さから、かえって車間距離を正確に検出できないことがある。

【0024】

そして、車間距離検出装置11は、前記車輪速センサ4で検出された車速、画像処理装置6で撮像された自車両前方の画像情報、レーザレーダ7で検出された前方車両情報並びに車間距離を読み込み、前記自車両前方の画像情報から推定車間距離DCを算出し、それを前記制動流体圧制御装置に向けて出力する。この算出された推定車間距離DCを読み込んだ制動流体圧制御装置では、例えば自車両の前方に、それまでの前方車両と異なる車両が割り込み、車間距離Distが急変した場合などに、自車両が、その前方車両に衝突するのを回避すべく、目標減速度又は目標制動力を設定し、その目標減速度又は目標制動力が達成されるように制動流体圧を制御する。なお、このような制動流体圧制御については、例えば特開平7-144588号公報に記載されるものを適用することができる。

【0025】

次に、前記車間距離検出装置11で行われる推定車間距離DC算出のための演算処理を示す図3のフローチャートの前に、本実施形態で行う車間距離推定の概略構成について図2を用いて説明する。

本実施形態では、CCDカメラ5で捉えた自車両前方画像から、前方車両の水平エッジ（横方向のエッジ）又は垂直エッジ（上下方向のエッジ）を検出し、それらの何れかを選んで、互いに対向するエッジ間の間隔とそのときの車間距離とを関連づけて記憶し、新たなエッジ間の間隔を用いて車間距離の推定を行う。しかしながら、前述のようにCCDカメラ5による自車両前方の画像において、車間距離が余りにも大きいときには、前方車両の検出が困難であることから、前記レーザレーダ7で検出される車間距離DLが所定値L1以上であるときには、CCDカメラ5からの画像情報に基づく車間距離の推定を行わない。勿論、出力はレーザレーダ7で検出された車間距離DLとなる。これに対し、前記レーザレー

ダ 7 で検出される車間距離 D_L が前記所定値 L_1 から、それより小さい所定値 L_2 までの間では、CCDカメラからの画像情報に基づく車間距離の推定（エッジ検出の処理）を行いながら、出力としてはレーザレーダ 7 で検出された車間距離 D_L を出力し、車間距離とエッジ間隔との関連づけを高める。一方、前記レーザレーダで検出される車間距離 D_L が前記所定値 L_2 未満か、若しくはレーダロスト（前方車両までの車間距離を検出できないの意）である場合には、CCDカメラからの画像情報に基づく車間距離の推定（エッジ検出の処理）を行い、その算出値である推定車間距離 D_C を出力する。なお、前記レーザレーダ 7 では、前方車両をロストした場合に、ロストを意味する“0”が出力される。

【0026】

次に、推定車間距離 D_C を算出すると共に、最終的な車間距離を出力するための図 3 の演算処理について説明する。この車間距離検出装置 11 は、例えばマイクロコンピュータなどの演算処理装置を備えており、その演算処理装置内で所定のサンプリング時間（この場合は 100 msec.）毎にタイマ割込処理される。なお、このフローチャートでは、特に通信のためのステップを設けていないが、例えばフローチャート中で得られた情報は随時記憶装置に記憶されるし、必要な情報は随時記憶装置から読出される。また、各装置間も相互通信を行っており、必要な情報は、主として制御を司っている装置から常時読み込まれ、送られてきた情報は、随時記憶装置に記憶される。

【0027】

この演算処理のステップ S1 では、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記画像処理装置 6 から CCD カメラ 5 で撮像した自車両前方の全画面情報を読み込み、ディジタルフィールドなどからなる配列に入力する。本実施形態では、例えば図 6 に示すように、全画像の左下隅部を原点とし、右上方に向けて、横座標（水平座標）を X 座標、縦座標（垂直座標）を Y 座標として、各画素毎に色合い、明度、輝度等の情報を記憶する。

【0028】

次にステップ S2 に移行して、前記レーザレーダ 7 で検出された前方車両までの車間距離 D_L 、車輪速センサ 4 で検出された車速 V を読む。

次にステップS3に移行して、後述する図4の制御マップに従って、推定開始車間距離所定値L1を設定する。

次にステップS4に移行して、前記ステップS2で読込んだレーダ車間距離DLが前記推定開始車間距離所定値L1以上であるか否かを判定し、当該レーダ車間距離DLが推定開始車間距離所定値L1以上である場合にはステップS5に移行し、そうでない場合にはステップS6に移行する。

【0029】

前記ステップS6では、後述する図5の演算処理に従って、エッジ検出処理を行ってからステップS7に移行する。

前記ステップS7では、前記ステップS2で読込んだレーダ車間距離DLが予め設定された推定車間距離出力開始所定値L2以上であるか否かを判定し、当該レーダ車間距離DLが推定車間距離出力開始所定値L2以上である場合には前記ステップS5に移行し、そうでない場合にはステップS8に移行する。なお、推定車間距離出力開始所定値L2は前記推定開始車間距離所定値L1より小さいものとする。

【0030】

前記ステップS8では、後段に詳述する算出方法に従って、推定車間距離DCを算出してからステップS9に移行する。

前記ステップS9では、出力車間距離Doutに前記推定車間距離DCを設定してからステップS10に移行する。

一方、前記ステップS5では、出力車間距離Doutにレーダ車間距離DLを設定してから前記ステップS10に移行する。

【0031】

前記ステップS10では、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップS5又はステップS9で設定された出力車間距離Doutの出力を行ってからステップS11に移行する。

前記ステップS11では、出力車間距離Dout、後述するエッジ間隔EWを記憶してからメインプログラムに復帰する。

【0032】

次に、前記ステップ S 3 で用いられる図 4 の制御マップについて説明する。前述したように、本実施形態では、前記レーザ車間距離 D_L が前記推定開始車間距離所定値 L_1 未満になったときに推定車間距離 D_C の算出を開始し、当該レーザ車間距離 D_L が前記推定車間距離出力開始所定値 L_2 未満になったときに推定車間距離 D_C の出力を開始する。今、前方車両の車速が一定であるとする、自車両の車速 V が大きいほど、前方車両との相対速度によって、自車両が前方車両に近づく速度が大きくなる。つまり、より早く前方車両に接近することを意味する。従って、自車両の車速 V が大きいほど、前記推定開始車間距離所定値 L_1 未満となってから、推定車間距離出力開始車間距離所定値 L_2 未満となるまでの時間が短い可能性が高い。これは、例えば場合によっては、二つの所定値の間で必要な車間距離と前方車両、即ち水平エッジ又は垂直エッジ間の間隔との相関を十分に得ることができないことを意味する。本実施形態では、両者の相関に従って車間距離を推定するので、車間距離と水平エッジの位置との相関が十分にとれるように、車速 V が大きいほど、推定開始車間距離所定値 L_1 を大きく設定する。図 4 では、車速 V が低速所定値 V_0 以下の領域では推定開始車間距離所定値 L_1 は比較的小さな所定値 L_{10} 一定であり、車速 V が高速所定値 V_1 以上の領域では推定開始車間距離所定値 L_1 は比較的大きな所定値 L_{11} 一定であり、二つの所定値の間で、車速 V の増加に伴って推定開始車間距離所定値 L_1 がリニアに増加するようになっている。

【 0 0 3 3 】

なお、前記推定車間距離出力開始所定値 L_2 は、前記レーザレーダ 7 の検出能力から決定される。つまり、レーザレーダ 7 だけで、前方車両までの車間距離をほぼ確実に且つ精度よく検出可能な最長車間距離を、当該所定値 L_2 に設定すればよい。

次に、前記図 3 の演算処理のステップ S 6 で行われる水平エッジ検出処理のための演算処理について、図 5 のフローチャートを用いて説明する。

【 0 0 3 4 】

この演算処理では、まずステップ S 6 0 1 で、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記配列に入力された画像に対し、垂直エッジを検出するた

めのフィルタ処理を施す。具体的には、例えば下記1式のような水平ソーベル演算子を施し、更に絶対値処理を施すことにより、垂直なエッジ成分のみを抽出することができる。

【0035】

$$\begin{array}{ccccccc} & -1 & 0 & 1 & & & \\ \text{垂直ソーベル演算子} & -2 & 0 & 2 & & \cdots & (1) \\ & -1 & 0 & 1 & & & \end{array}$$

次にステップS602に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、垂直エッジ検出ウインドウVIEWの設定を行う。この垂直エッジ検出ウインドウVIEWは、例えば図6に示すように、前方車両で最も外側に垂直エッジが検出される後二輪を含む部位に設定する。即ち、この後二輪を含む部位において、濃淡差が最も大きく生じる部分、つまり影との境界線が、求める垂直エッジになる。この垂直エッジ検出ウインドウVIEWの設定は、既に垂直エッジを検出しているか否か、つまり垂直エッジ検出の連続処理か又は初期処理かによってやや異なる。

【0036】

垂直エッジ検出初期処理の場合には、以下のようにして垂直エッジ検出ウインドウVIEWを設定する。即ち、この垂直エッジ検出ウインドウVIEWは、前述のように、前方車両の後に輪を含む部位に設定すべきものであり、前方車両の大きさは、或る程度、限定でき、しかもその前方車両の後に輪の位置も、或る程度、限定できることから、当該前方車両までの車間距離が分かれば、当該ウインドウVIEWの下側の境界線を、或る程度、限定することができる。即ち、例えば図6の画像においては、前方車両は、車間距離が大きければ大きいほど、小さく、且つ上方に捉えられる。このため、前記レーダ車間距離DLに基づいて前方車両の位置と大きさが検出できるので、その前方車両の後方面の位置する路面近傍に垂直エッジ検出ウインドウVIEWの下側境界線を設定する。また、上側境界線は、実測値で、前記下側境界線から1m程度上方の位置に設定する。また、垂直エッジ検出ウインドウVIEWの幅は、大型の前方車両でも、その後方面全域にウインドウが設定されるように、大きめに設定してよい。また、レーザレーダ7には、

前方車両が自車両に対してどれくらい横方向にずれているか、所謂前方車両の横位置を検出する機能があるので、当該前方車両の横位置に応じて垂直エッジ検出ウインドウ V E W を横方向にずらして設定してもよい。

【0037】

これに対して、垂直エッジ検出連続処理の場合は、前回検出した垂直エッジの周りに、比較的小さな上下幅を持たせた垂直エッジ検出ウインドウ V E W を設定すればよい。

次にステップ S 6 0 3 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップ S 6 0 1 のフィルタ処理によって明瞭となった垂直エッジ V E を、前記ステップ S 6 0 2 で設定された垂直エッジ検出ウインドウ V E W 内部に検出する。具体的には、前記垂直エッジ検出ウインドウ V E W 内の縦方向に濃度値を平均し、その濃度値の平均値が所定値を超える位置を垂直エッジ V E として検出する。なお、このときには、前記垂直エッジ検出ウインドウ V E W 内に検出できる垂直エッジ V E を、垂直エッジ候補として全て選出しておく。

【0038】

次にステップ S 6 0 4 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、例えば図 6 に示すように、前記ステップ S 6 0 3 で検出した垂直エッジ候補のうち、最適な垂直エッジ V E の第 1 ペアを算出する。ここでは、端的に、前記垂直エッジ検出ウインドウ V E W の中で、最も左方にある垂直エッジ V E と最も右方にある垂直エッジ V E とを垂直エッジ第 1 ペアとして算出する。具体的には、多くの場合、前方車両の後二輪の外側面に相当する垂直エッジ第 1 ペアが選出される。

【0039】

次にステップ S 6 0 5 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップ S 6 0 4 で算出した垂直エッジ第 1 ペアの各垂直エッジ V E が、予め設定された所定の範囲内にあるか否かを判定し、各垂直エッジ V E が所定の範囲内にある場合にはステップ S 6 0 7 に移行し、そうでない場合にはステップ S 6 0 8 に移行する。この所定の範囲とは、例えば図 7 に斜線を施して示す範囲であり、自車両前方画像のうち、前記垂直エッジ検出ウインドウ V E W の

両外側で、当該自車両前方画像の端部に相当する。つまり、このような所定範囲内に各垂直エッジVEが存在している場合、前方車両が自車両に相当接近しており、更に自車両と前方車両との車間距離が小さくなると、選出した、そしてこれ以後も可能であれば追尾する各垂直エッジが画像外に外れてしまい、追尾できなくなってしまう。このため、この所定範囲内に垂直エッジ第1ペアの各垂直エッジVEが存在している場合には、前記ステップS607に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、新たな垂直エッジ第2ペアを算出してから前記ステップS606に移行する。この垂直エッジ第2ペアは、例えば前記図7に示す所定の範囲の内側で、且つ最も外側の二つの垂直エッジのペアを選出する。

【0040】

前記ステップS606では、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップS604又はステップS607で選出された垂直エッジペアの各垂直エッジレベルの評価を行う。具体的には、選出された二本の垂直エッジVEのうち、平均濃度値の小さい方の値を選出しておく。

次にステップS608に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記配列に入力された画像に対し、水平エッジを検出するためのフィルタ処理を施す。具体的には、例えば下記2式のような垂直ソーベル演算子を施し、更に絶対値処理を施すことにより、水平なエッジ成分のみを抽出することができる。

【0041】

$$\begin{array}{ccccccc} & & 1 & & 2 & & 1 \\ \text{垂直ソーベル演算子} & & 0 & & 0 & & 0 \quad \dots\dots\dots (2) \\ & & -1 & & -2 & & -1 \end{array}$$

次にステップS609に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、水平エッジ検出ウインドウHEWの設定を行う。この水平エッジ検出ウインドウHEWは、例えば図8に示すように、前方車両で最も濃淡差が大きく且つ光の影響を受けにくいリヤバンパの下方から前方車両のルーフ上方までの間に設定する。即ち、このリヤバンパの下部において、濃淡差が最も大きく生じる部

分、つまり影との境界線が、下側の水平エッジになる。この水平エッジ検出ウィンドウ H E W の設定は、既に水平エッジを検出しているか否か、つまり水平エッジ検出の連続処理か又は初期処理かによってやや異なる。

【0042】

水平エッジ検出初期処理の場合には、以下のようにして水平エッジ検出ウィンドウ H E W を設定する。即ち、この水平エッジ検出ウィンドウ H E W は、前述のように、前方車両のリヤバンパの下方からルーフ上方までの間に設定すべきものであり、前方車両の大きさは、或る程度、限定でき、しかもその前方車両のリヤバンパの高さも、或る程度、限定できることから、当該前方車両までの車間距離が分かれば、当該ウィンドウ H E W の下側の境界線を、或る程度、限定することができる。即ち、例えば図 8 の画像においては、前方車両は、車間距離が大きければ大きいほど、小さく、且つ上方に捉えられる。このため、前記レーダ車間距離 D L に基づいて前方車両の位置と大きさが検出できるので、その前方車両の後方面の位置する路面近傍に水平エッジ検出ウィンドウ H E W の下側境界線を設定する。また、上側境界線は、実測値で、前記下側境界線から 2 ～ 3 m 程度上方の位置に設定する。また、水平エッジ検出ウィンドウ H E W の幅は、水平エッジを検出できる程度の幅、具体的には実際の幅で 0.5 m 程度となる画面上の幅を想定し、左右均等に領域を設定すればよい。また、レーザレーダ 7 で前記横位置を検出する場合には、当該前方車両の横位置に応じて水平エッジ検出ウィンドウ H E W を横方向にずらして設定してもよい。

【0043】

これに対して、水平エッジ検出連続処理の場合は、前回検出した水平エッジの周りに、比較的小さな上下幅を持たせた水平エッジ検出ウィンドウ H E W を設定すればよい。

次にステップ S 6 1 0 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップ S 6 0 8 のフィルタ処理によって明瞭となった水平エッジ H E を、前記ステップ S 6 0 9 で設定された水平エッジ検出ウィンドウ H E W 内部に検出する。具体的には、前記水平エッジ検出ウィンドウ H E W 内の横方向に濃度値を平均し、その濃度値の平均値が所定値を超える位置を水平エッジ H E と

して検出する。なお、このときには、前記水平エッジ検出ウインドウ H E W 内に検出できる水平エッジ H E を、水平エッジ候補として全て選出しておく。

【0044】

次にステップ S 6 1 1 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、例えば図 8 に示すように、前記ステップ S 6 1 0 で検出した水平エッジ候補のうち、最適な水平エッジ H E の第 1 ペアを算出する。ここでは、端的に、前記水平エッジ検出ウインドウ H E W の中で、最も上方にある水平エッジ H E と最も下方にある水平エッジ H E とを水平エッジ第 1 ペアとして算出する。具体的には、多くの場合、リヤバンパの下端部とルーフ上端部とに相当する水平エッジ第 1 ペアが選出される。

【0045】

次にステップ S 6 1 2 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップ S 6 1 1 で算出した水平エッジ第 1 ペアの各水平エッジ H E が、予め設定された所定の範囲内にあるか否かを判定し、各水平エッジ H E が所定の範囲内にある場合にはステップ S 6 1 4 に移行し、そうでない場合にはステップ S 6 1 3 に移行する。この所定の範囲とは、例えば図 9 に斜線を施して示す範囲であり、自車両前方画像のうち、前記水平エッジ検出ウインドウ H E W の上側と下側で、当該自車両前方画像の端部に相当する。つまり、このような所定範囲内に各水平エッジ H E が存在している場合、前方車両が自車両に相当接近しており、更に自車両と前方車両との車間距離が小さくなると、選出した、そしてこれ以後も可能であれば追尾する各水平エッジが画像外に外れてしまい、追尾できなくなってしまう。このため、この所定範囲内に水平エッジ第 1 ペアの各水平エッジ H E が存在している場合には、前記ステップ S 6 1 4 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、新たな水平エッジ第 2 ペアを算出してから前記ステップ S 6 1 3 に移行する。この水平エッジ第 2 ペアは、例えば前記図 9 に示す所定の範囲の内側で、且つ最も上側の水平エッジと最も下側の水平エッジのペアを選出する。

【0046】

前記ステップ S 6 1 3 では、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って

、前記ステップ S 6 1 1 又はステップ S 6 1 4 で選出された水平エッジペアの各水平エッジレベルの評価を行う。具体的には、選出された二本の水平エッジ H E のうち、平均濃度値の小さい方の値を選出しておく。

次にステップ S 6 1 5 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、車間距離算出用のエッジペアを決定する。具体的には、ステップ S 6 0 6 で行われた垂直エッジレベル評価並びにステップ S 6 1 3 で行われた水平エッジレベル評価の各エッジの平均濃度値を比較し、より平均濃度値の大きい方を車間距離算出用のエッジペアと決定する。なお、この車間距離算出用のエッジペアの決定には、後述する各要素を取り入れて、それらに従って車間距離算出用のエッジペアを決定するようにしてもよい。また、決定された車間距離算出用のエッジペアが、前回演算時と異なる場合には、後述する推定車間距離算出のための前回のエッジ間隔 EW_0 の初期化 ($=EW$) を行う。

【 0 0 4 7 】

次にステップ S 6 1 6 に移行して、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップ S 6 1 5 で決定された車間距離算出用のエッジペアの、互いに対向するエッジ間の間隔 EW を算出してから、前記図 3 の演算処理のステップ S 7 に移行する。

次に、前記図 3 の演算処理のステップ S 8 で行われる推定車間距離 DC の算出方法について説明する。この演算処理では、下記 3 式に従って、推定車間距離 DC を算出する。

【 0 0 4 8 】

$$DC = D_{out_0} \cdot EW_0 / EW \quad \dots\dots\dots (3)$$

但し、

D_{out_0} : 出力車間距離 D_{out} の前回値

EW_0 : エッジ間隔 EW の前回値

である。

【 0 0 4 9 】

前記図 5 の演算処理によれば、前記ステップ S 6 0 1 で垂直エッジ検出フィルタ処理を施した後、ステップ S 6 0 2 で垂直エッジ検出ウィンドウ VEW を設定

し、次のステップ S 6 0 3 で垂直エッジ候補を検出し、次のステップ S 6 0 4 で、前記垂直エッジ検出ウインドウ V E W 内の最も外側に位置する一対の垂直エッジ第 1 ペアを算出する。そして、この垂直エッジ第 1 ペアの各垂直エッジ V E が画像端部の所定範囲内になれば、そのままステップ S 6 0 6 で垂直エッジレベル評価として平均濃度値の小さい方の値を選出するが、垂直エッジ第 1 ペアの各垂直エッジ V E が画像端部の所定範囲内にある場合、つまり各垂直エッジ V E が自車両前方画像外に外れる可能性が高い場合には、ステップ S 6 0 7 で、前記所定範囲より内側の垂直エッジ V E の対を垂直エッジ第 2 ペアとして算出し、前記ステップ S 6 0 6 で、この垂直エッジ第 2 ペアのレベル評価を行う。

【 0 0 5 0 】

また、これに続いて、前記ステップ S 6 0 8 では、水平エッジ検出フィルタ処理を施した後、ステップ S 6 0 9 で水平エッジ検出ウインドウ H E W を設定し、次のステップ S 6 1 0 で水平エッジ候補を検出し、次のステップ S 6 1 1 で、前記水平エッジ検出ウインドウ H E W 内の最も上側と下側に位置する一対の水平エッジ第 1 ペアを算出する。そして、この水平エッジ第 1 ペアの各水平エッジ H E が画像端部の所定範囲内になれば、そのままステップ S 6 1 3 で水平エッジレベル評価として平均濃度値の小さい方の値を選出するが、水平エッジ第 1 ペアの各水平エッジ H E が画像端部の所定範囲内にある場合、つまり各水平エッジ H E が自車両前方画像外に外れる可能性が高い場合には、ステップ S 6 1 4 で、前記所定範囲より内側の水平エッジ H E の対を水平エッジ第 2 ペアとして算出し、前記ステップ S 6 1 3 で、この水平エッジ第 2 ペアのレベル評価を行う。

【 0 0 5 1 】

そして、続くステップ S 6 1 5 では、前記ステップ S 6 0 6 で選出された垂直エッジ V E の平均濃度値と、ステップ S 6 1 3 で選出された水平エッジ H E の平均濃度値とを比較し、平均濃度値の大きい方のエッジペアを車間距離算出用エッジペアとして決定し、次のステップ S 6 1 6 でエッジ間隔 E W を算出する。

前述したように、自車両前方画像内の前方車両は、車間距離が大きくなるにつれて、小さく、且つ上方に捉えられる。例えば、選出された垂直エッジペアが後輪の両外側面を示す垂直エッジ V E の対であったり、或いは選出された水平エ

ッジペアがリヤバンパの下端部とルーフの上端部とを夫々示す水平エッジ $H E$ の対であったりする場合、それら各エッジペアの間隔 $E W$ は、自車両前方内の無限遠点で全ての画像が消失すると考えると、車間距離と反比例関係にある。従って、間隔を検出するエッジペアが変更されない限り、出力車間距離の前回値 $D o u t_0$ とエッジ間隔の前回値 $E W_0$ との積値と、現在の車間距離（この場合は推定車間距離 $D C$ ）と現在のエッジ間隔 $E W$ との積値とが等しいので、前記 3 式を用いて推定車間距離 $D C$ を算出することができる。

【 0 0 5 2 】

なお、前記ステップ $S 6 1 5$ で、平均濃度値の大きい方のエッジペアを車間距離算出用エッジペアに決定するのは、平均濃度値の小さい方のエッジペアでは、少なくとも何れか一方のエッジの検出強度が弱く、検出レベルが安定していない可能性があり、そのため、安定してエッジを検出できなくなると、車間距離を算出することができなくなる可能性があるためである。このように、垂直エッジ（上下方向のエッジ）と水平エッジ（横方向のエッジ）の双方を検出し、より検出強度の強いエッジペアのエッジ間隔を検出することで、車間距離の精度を向上することが可能となるが、前述したように撮像される前方車両の大きさと車間距離とは反比例の関係にあるので、前方車両を含む垂直エッジ間隔か、若しくは水平エッジ間隔が得られれば、推定車間距離の算出は可能である。例えば、垂直エッジとしては、前述したような後二輪の外側面や、車体の両側面を捉えることが可能であるため、凡そ前方車両幅を検出することが可能であり、車両が後方視で横長形状のことが多いことを前提とすれば、同じ車間距離であれば水平エッジ間隔より垂直エッジ間隔の方が大きいため、そのような場合には車間距離の精度や分解能を高めることができるというメリットがある。また、水平エッジとしては、西日や夜間など、光環境が悪い状況下でも比較的安定してエッジの検出が可能なリヤバンパの下部等が挙げられるため、その分だけ検出安定性を確保し易いというメリットがある。

【 0 0 5 3 】

また、車間距離算出用エッジペアの決定には、以下のような選択基準を設けてもよい。即ち、垂直エッジ及び水平エッジのエッジレベル、つまり前記平均濃度

値が同等である場合には、互いに対向するエッジ間隔の大きい方を選択するのが望ましい。即ち、エッジ間隔が大きい方が、前記 3 式におけるエッジ間隔の前回値との比の精度を向上させることができるため、結果的に推定車間距離 DC の精度が向上する。また、エッジ候補数が複数ある場合には、よりエッジ候補数の少ない方を選択する方が、次回以後、追尾すべきエッジを誤検出する可能性を低くして、推その分だけ算出される車間距離の確実性を向上することができる。

【 0 0 5 4 】

また、前記レーダ車間距離 DL が小さいとき又はエッジ間隔 EW が広いときには、水平エッジ（横方向のエッジ）の間隔を検出することが望ましく、そのようにすれば、前方車両と自車両とが接近し過ぎることにより、追尾すべきエッジが画像外に外れてしまうのを抑制防止することができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。また、前記レーダ車間距離 DL が大きいとき又はエッジ間隔 EW が狭いときには、垂直エッジ（上下方向のエッジ）の間隔を検出するのが望ましく、そのようにすれば、前述のように車間距離の制動や分解能を高めることができる。また、自車速が大きいときには、水平エッジ（横方向のエッジ）の間隔を検出するのが望ましく、そのようにすれば、前方車両と自車両とが急速に接近して、追尾すべき（垂直）エッジが画像外に外れてしまうのを抑制防止することができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。また、自車両が旋回しているときには、水平エッジ（横方向のエッジ）の間隔を検出するのが望ましく、そのようにすれば、斜め後方から捉える前方車両の追尾すべき（垂直）エッジが画像外に外れてしまうのを抑制防止することができ、安定且つ連続して車間距離を推定することができる。

【 0 0 5 5 】

以上より、前記レーザレーダ 7 が、本発明の車間距離検出手段を構成し、以下同様に、前記 CCD カメラ 5 及び画像処理装置 6 が撮像手段を構成し、前記図 3 の演算処理のステップ S 6 で行われる図 5 の演算処理全体がエッジ検出手段を構成し、図 3 の演算処理のステップ S 4、ステップ S 7、ステップ S 8 が車間距離算出手段を構成している。

【 0 0 5 6 】

なお、前記第 1 実施形態では、比較的測距距離の長いレーダとしてレーザレーダを使用した。これに代えてミリ波レーダを用いることも可能である。

次に、本発明の車間距離推定装置の第 2 実施形態について説明する。図 10 は、この実施形態の車間距離推定装置を展開した渋滞時前方車両追従装置付き車両のシステム構成図である。この車両の構成は、前記第 1 実施形態の図 1 の車両構成に類似しており、同等の構成要素には同等の符号を付してある。そして、車間距離検出装置 11 で検出された車間距離は、図示されない渋滞時前方車両追従装置に出力され、この車間距離を入力した渋滞時前方車両追従装置では、或る一定の車間距離が保持されるように、駆動装置であるエンジン及び変速機並びに制動装置を制御する。

【0057】

この実施形態では、前記第 1 実施形態のレーザレーダ 7 に代えて、フロントバンパ 3 箇所にマイクロ波レーダ 8 が取付けられている。このマイクロ波レーダ 8 は、自車両前方のマイクロ波を伝播し、前方の物体で反射された反射波を計測し、反射波の到達時間から前方の物体までの距離を検出し、それを車間距離として前記車間距離検出装置 11 に出力する。このマイクロ波レーダ 8 は、前記レーザレーダに比べて、自車両近傍の物体までの距離検出能力に優れており、方位的に比較的広い範囲で距離を検出できる反面、検出可能な距離は最大でも 20 m 程度であり、通常は極低速走行時の接触防止用のセンサなどに用いられる。

【0058】

そして、図 11 に示すように、本実施形態でも、前記第 1 実施形態と同様に、CCD カメラ 5 で捉えた自車両前方画像から、前方車両の水平エッジ（横方向のエッジ）又は垂直エッジ（上下方向のエッジ）を検出し、それらの何れかを選んで、互いに対向するエッジ間の間隔とそのときの車間距離とを関連づけて記憶し、新たなエッジ間の間隔を用いて車間距離の推定を行う。しかしながら、本実施形態では、前記マイクロ波レーダ 8 による車間距離検出範囲が小さいことから、当該マイクロ波レーダ 8 による車間距離 DM の検出限界程度に設定された所定値 L3 以上で、CCD カメラ 5 からの画像情報に基づく推定車間距離 DC を出力する。一方、前述のように CCD カメラ 5 による自車両前方の画像において、車間

距離が余りにも大きいときには、前方車両の検出が困難であること、合わせて車間距離を使用する制御システムが、比較的短い車間距離の重要な渋滞時前方車両追従装置であることから、車間距離が所定値 L_4 以上であるときには、CCDカメラ5からの画像情報に基づく車間距離の推定を行わない。そして、前記マイクロ波レーダ8で検出される車間距離DMが“0”から前記所定値 L_3 までの間では、CCDカメラからの画像情報に基づく車間距離の推定（エッジ検出の処理）を行いながら、出力としてはマイクロ波レーダ8で検出された車間距離DMを出力し、車間距離とエッジ間隔との関連づけを高める。また、前記マイクロ波レーダ8で検出される車間距離DMが前記所定値 L_3 以上所定値 L_4 以下か、若しくはレーダロストである場合には、CCDカメラからの画像情報に基づく車間距離の推定（エッジ検出の処理）を行い、その算出値である推定車間距離DCを出力する。なお、前記マイクロ波レーダ8では、前方車両をロストした場合に、ロストを意味する“255”が出力される。また、前記車間距離の所定値 L_3 は推定車間距離出力開始所定値と称し、所定値 L_4 は車間距離推定終了所定値と称する。

【0059】

このような処理を行うため、前記車間距離検出装置11では、図12の演算処理を行う。この演算処理は、所定のサンプリング時間（この場合は100msec.）毎にタイマ割込処理される。なお、このフローチャートでは、特に通信のためのステップを設けていないが、例えばフローチャート中で得られた情報は随時記憶装置に記憶されるし、必要な情報は随時記憶装置から読出される。また、各装置間も相互通信を行っており、必要な情報は、主として制御を司っている装置から常時読み込まれ、送られてきた情報は、随時記憶装置に記憶される。

【0060】

この演算処理のステップS21では、前記第1実施形態のステップS1と同様に、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記画像処理装置6からCCDカメラ5で撮像した自車両前方の全画面情報を読込み、ディジタルフィールドなどからなる配列に入力する。

次にステップS22に移行して、前記マイクロ波レーダ8で検出された前方車

両までの車間距離DM、車輪速センサ4で検出された車速Vを読み込む。

【0061】

次にステップS23に移行して、前記ステップS23で読込んだレーダ車間距離DMが前記推定車間距離出力開始所定値L3以上であるか否かを判定し、当該レーダ車間距離DMが推定車間距離出力開始所定値L3以上である場合にはステップS24に移行し、そうでない場合にはステップS25に移行する。

前記ステップS24では、前回の演算時に算出された推定車間距離DCの前回値が前記車間距離推定終了所定値L4以上であるか否かを判定し、当該推定車間距離DCの前回値が車間距離推定終了所定値L4以上である場合にはステップS26に移行し、そうでない場合には前記ステップS25に移行する。

【0062】

前記ステップS25では、前記第1実施形態のステップS6と同様に、前記図5の演算処理に従ってエッジ検出処理を行ってからステップS27に移行する。

前記ステップS27では、前記第1実施形態のステップS8と同様に、前記3式に従って推定車間距離DCを算出してからステップS28に移行する。

前記ステップS28では、再び、前記ステップS22で読込んだレーダ車間距離DMが前記推定車間距離出力開始所定値L3以上であるか否かを判定し、当該レーダ車間距離DMが推定車間距離出力開始所定値L3以上である場合にはステップS29に移行し、そうでない場合にはステップS30に移行する。

【0063】

前記ステップS29では、前記ステップS27で算出した推定車間距離DCが前記車間距離推定終了所定値L4以上であるか否かを判定し、当該推定車間距離DCが車間距離推定終了所定値L4以上である場合には前記ステップS26に移行し、そうでない場合にはステップS31に移行する。

前記ステップS31では、出力車間距離Doutに前記推定車間距離DCを設定してからステップS32に移行する。

【0064】

一方、前記ステップS30では、出力車間距離Doutにレーダ車間距離DMを設定してから前記ステップS32に移行する。

また、前記ステップS26では、出力車間距離Doutを、ロストを意味する“255”と設定してから前記ステップS32に移行する。

前記ステップS32では、同ステップ内で行われる個別の演算処理に従って、前記ステップS26又はステップS30又はステップS31で設定された出力車間距離Doutの出力を行ってからステップS33に移行する。

【0065】

前記ステップS33では、出力車間距離Dout、後述するエッジ間隔EWを記憶してからメインプログラムに復帰する。

ここで、前記図12のステップS25で行われるエッジ検出処理は、前記第1実施形態の図5の演算処理であり、またステップS27で用いられる推定車間距離DCの算出演算式も、前記第1実施形態の3式であることから、前方車両のエッジ検出や推定車間距離の算出における効果は、前記第1実施形態のそれと同等である。

【0066】

そして、この演算処理によれば、前記マイクロ波レーダ8で検出したレーダ車間距離DMが前記推定車間距離出力開始所定値L3未満か、又はそれ以上であっても、前回演算時の推定車間距離DCの前回値が前記車間距離推定終了所定値L4未満であれば、ステップS25からステップS26に移行して、前方車両の上下方向のエッジペア又は横方向のエッジペアを検出し、その何れかのエッジペアのエッジ間隔EWを算出すると共に、当該エッジ間隔EWを用いて推定車間距離DCを算出する。しかしながら、今再び、前記マイクロ波レーダ8で検出したレーダ車間距離DMが前記推定車間距離出力開始所定値L3未満である場合にはステップS30に移行して、当該レーダ車間距離DMを出力車間距離Doutに設定してしまう。つまり、このような場合には、推定車間距離DCの算出のみを行い、エッジ間隔EWと車間距離との相関を高める。一方、前記マイクロ波レーダ8で検出したレーダ車間距離DMが前記推定車間距離出力開始所定値L3以上であり、且つ算出した推定車間距離DCが前記車間距離推定終了所定値L4未満である場合にはステップS31に移行して、当該推定車間距離DCを出力車間距離Doutに設定するので、前記車間距離所定値L3からL4の間で推定車間距離

DCが出力される。また、推定車間距離DCが前記車間距離推定終了所定値L4以上である場合にはステップS26に移行して、ロストを意味する“255”が出力車間距離Doutに設定されてしまう。

【0067】

このように、前記図12の演算処理によれば、比較的検出範囲の狭いマイクロ波レーダ8の特性に合わせて、必要な領域で、連続して安定に、CCDカメラ5による画像情報から車間距離を推定することができる。なお、マイクロ波レーダ8に代えて、超音波レーダを用いても同様に使用することができる。

以上より、前記レーザレーダ7が、本発明の車間距離検出手段を構成し、以下同様に、前記CCDカメラ5及び画像処理装置6が撮像手段を構成し、前記図12の演算処理のステップS25で行われる図5の演算処理全体がエッジ検出手段を構成し、図12の演算処理のステップS23、ステップS24、ステップS27が車間距離算出手段を構成している。

【0068】

なお、前記各実施形態では、夫々の演算処理装置にマイクロコンピュータを用いたが、これに代えて各種の論理回路を用いることも可能である。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明の車間距離推定装置の第1実施形態を示す車両構成図である。

【図2】

図1の実施形態の車間距離推定装置の作用の概略説明図である。

【図3】

車間距離検出の演算処理の一例を示すフローチャートである。

【図4】

図3の演算処理で用いられる制御マップである。

【図5】

図3の演算処理で行われるマイナプログラムのフローチャートである。

【図6】

図5の演算処理で設定される垂直エッジ検出ウインドウの説明図である。

【図 7】

図 5 の演算処理で用いられる垂直エッジが存在しないことが望まれる所定範囲の説明図である。

【図 8】

図 5 の演算処理で設定される水平エッジ検出ウインドウの説明図である。

【図 9】

図 5 の演算処理で用いられる水平エッジが存在しないことが望まれる所定範囲の説明図である。

【図 1 0】

本発明の車間距離推定装置の第 2 実施形態を示す車両構成図である。

【図 1 1】

図 1 0 の実施形態の車間距離推定装置の作用の概略説明図である。

【図 1 2】

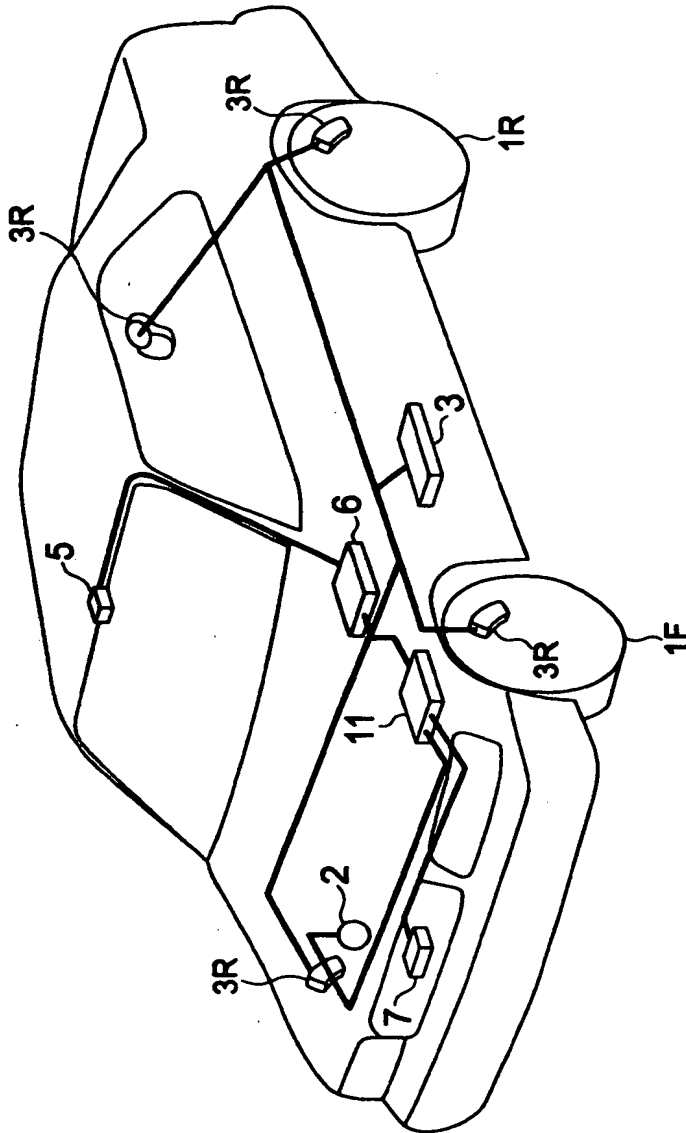
車間距離検出の演算処理の一例を示すフローチャートである。

【符号の説明】

- 1 F、1 R は車輪
- 2 は車輪速センサ
- 5 は C C D カメラ
- 6 は画像処理装置
- 7 はレーザレーダ
- 8 はマイクロ波レーダ
- 1 1 は車間距離検出装置

【書類名】 図面

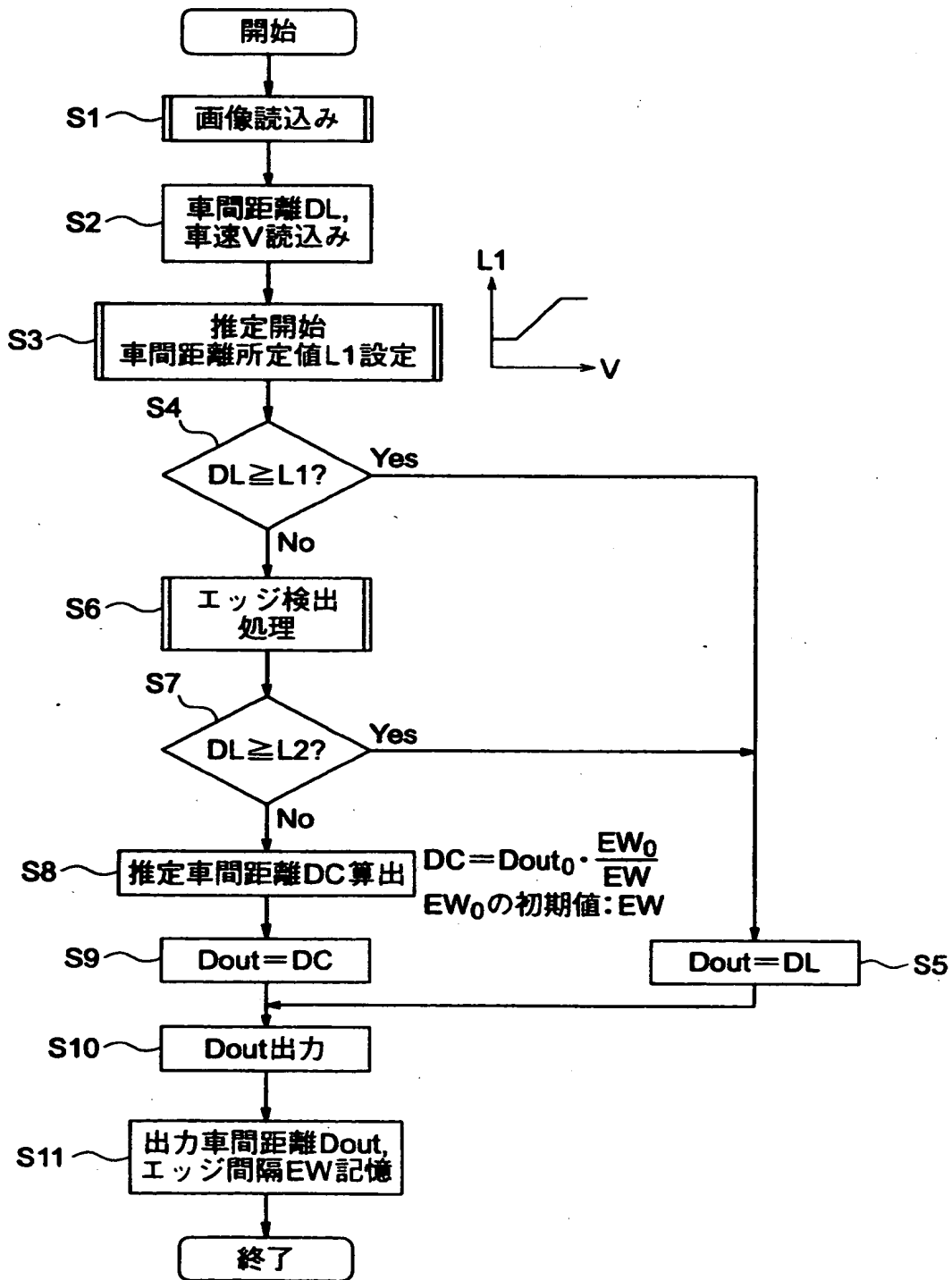
【図 1】



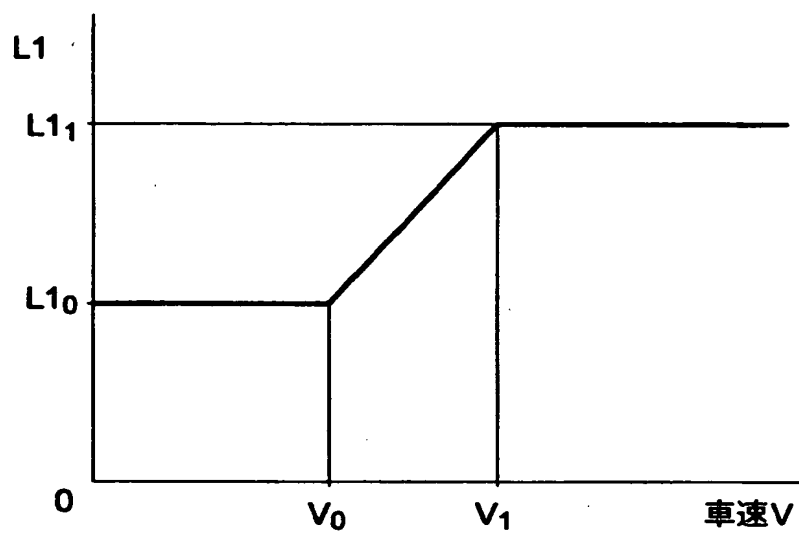
【図 2】

車間距離	0～L2 もしくは、レーダロスト	L2～L1	L1以上
カメラによる エッジ検出	水平エッジ検出		処理しない
車間距離 出力	カメラ出力	レーザレーダ出力	

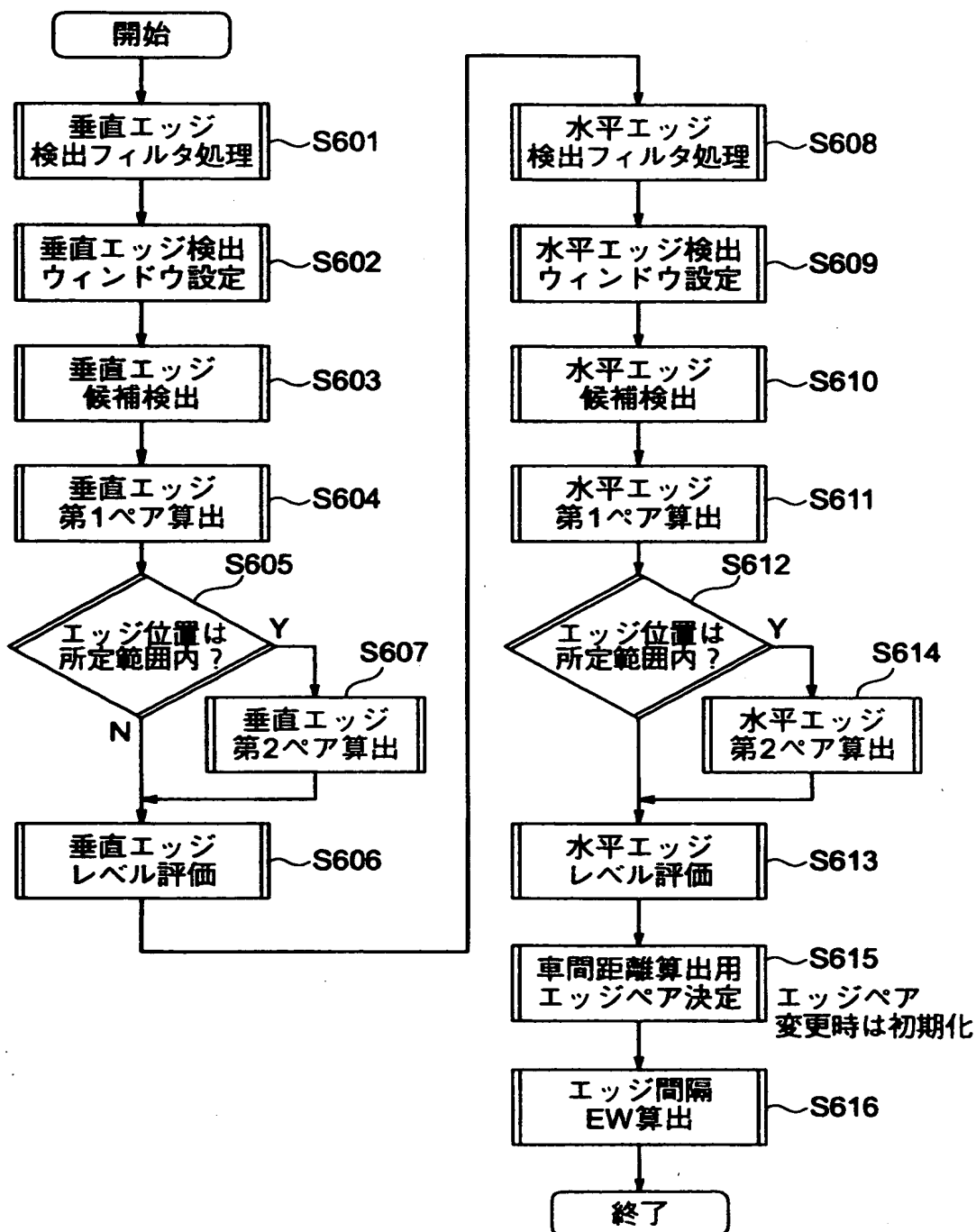
【図3】



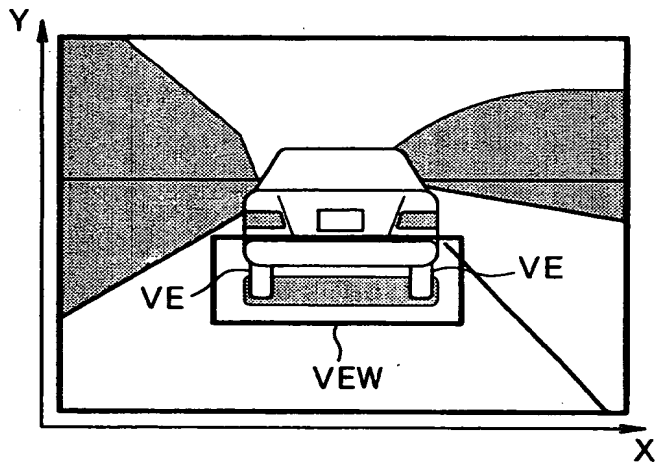
【図4】



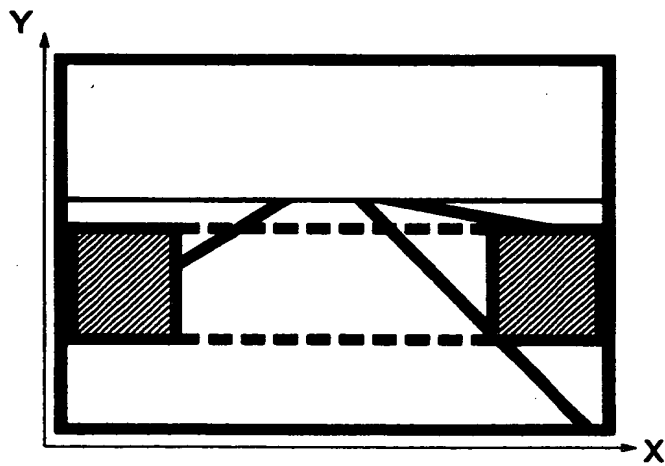
【図 5】



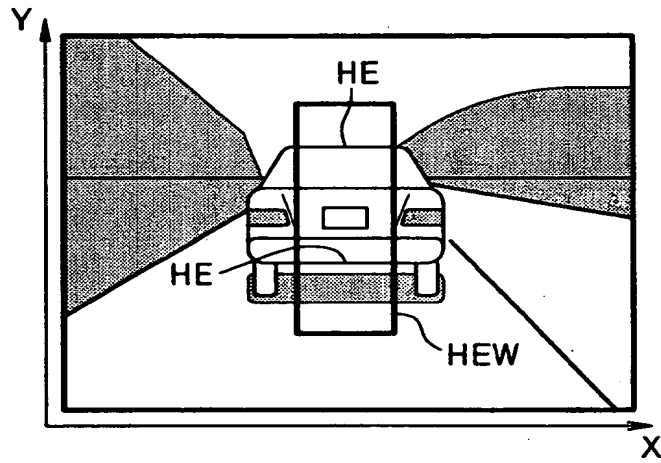
【図6】



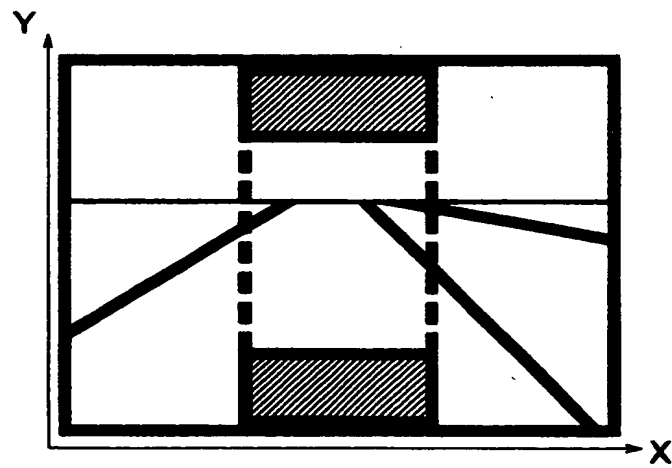
【図7】



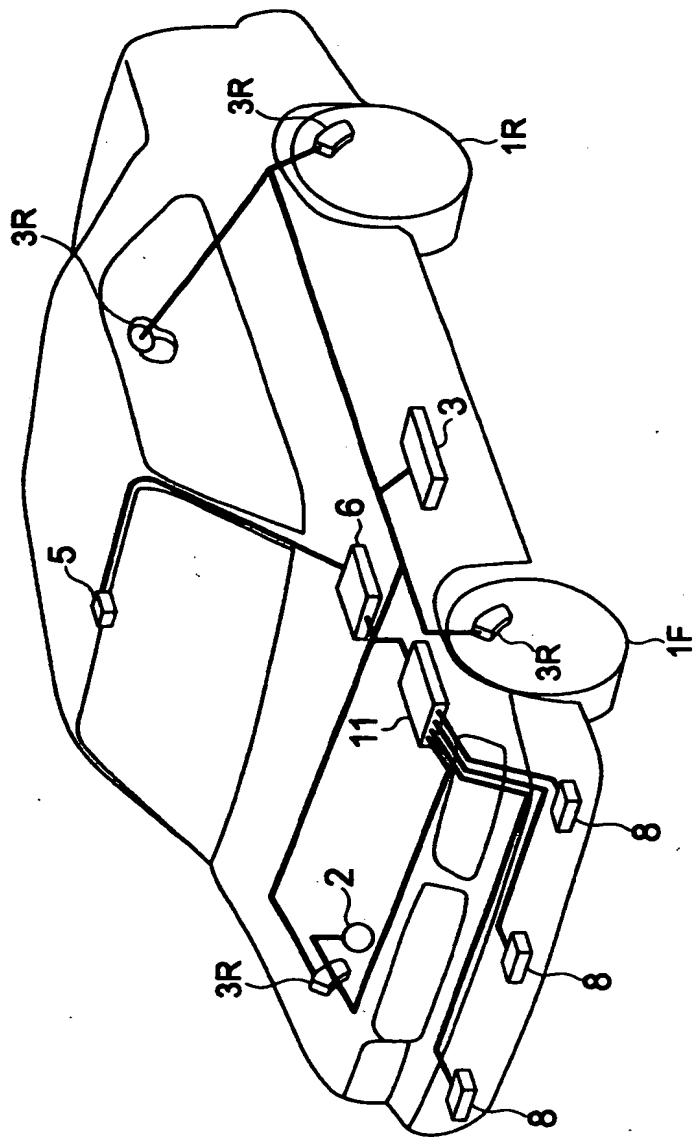
【図8】



【図9】



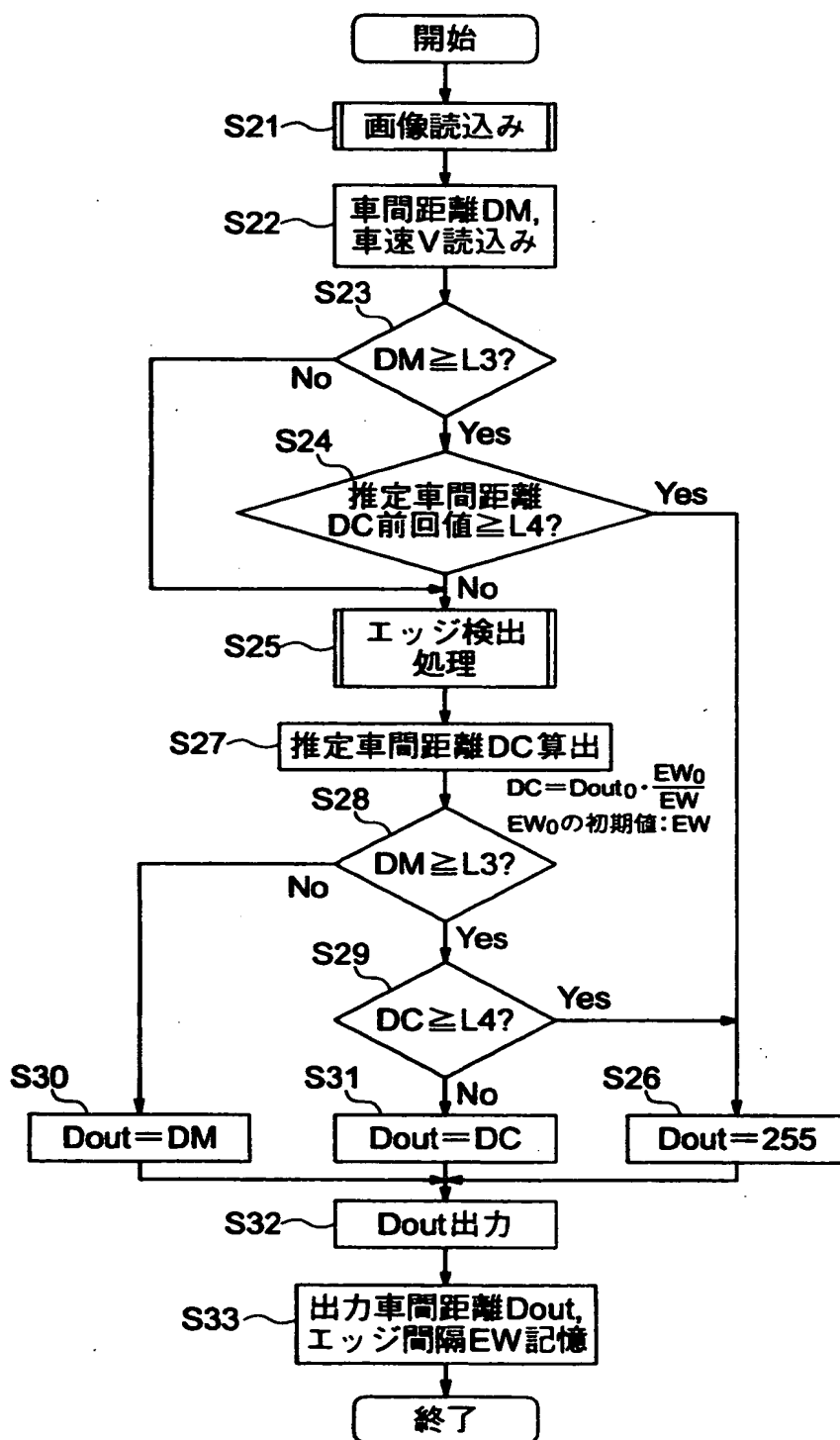
【図10】



【図11】

車間距離	0～L3	L3～L4	L4以上
カメラによる エッジ検出	エッジ検出		処理しない
車間距離 出力	マイクロ波レーダ出力	カメラ出力	出力しない

【図 1.2】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 レーダとカメラとを搭載する車両にあって、カメラから得た画像に基づいて正確な車間距離の推定を行う。

【解決手段】 レーダ車間距離 D_L が所定値 L_1 未満になったら、カメラ画像における前方車両の垂直エッジのペア及び水平エッジのペアを検出し、何れか平均濃度値の大きい方のペアを選出してエッジ間隔 E_W を算出し、そのエッジ間隔 E_W とそのときの車間距離 D_L (=出力車間距離 D_{out}) とを関連づけて記憶し、レーダ車間距離 D_L が所定値 L_2 未満となったら、前回の出力車間距離 D_{out} とエッジ間隔の前回値 E_{W0} と現在のエッジ間隔 E_W とを用いて推定車間距離 D_C を算出する。水平エッジや垂直エッジが、画像の端部に設定された所定範囲内にあるときは、接近により画像外に外れてしまう恐れがあるので、それより内側で新たな水平エッジ又は垂直エッジを検出する。

【選択図】 図 3

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [000003997]

1. 変更年月日 1990年 8月31日

[変更理由] 新規登録

住 所 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

氏 名 日産自動車株式会社